خصائص التخطيط الحضري في الكويت دراسة للسمات والمؤثرات الغربية*

وليد عبدالله المنيس
قسم الجغرافيا - كلية الآداب
جامعة الكويت

مقدمة

للتخطيط بصفة عامة والتخطيط الحضري بصفة خاصة أثر كبير على تكوين بنية الكويت الحضرية للفترة التي أعقبت اكتشاف النفط على الأخص عندما بدأت عوائد النفط تنعكس مؤثراتها على تغيير البنية الحضرية القديمة التي اتصفت بخصائص تختلف اختلافا كبيرا عن مكونات مدينة الكويت المعاصرة. وفي الواقع بدأ التخطيط الحضري بمفهومه المعاصر يفرض بصماته ومؤثراته منذ ساعة دخول المخطِّط الأجنبي الذي وضع خططا جديدة غيرت من عناصر المدينة القديمة داخل السور وانتقلت بالبنية الحضرية إلى عهد جديد صلته مقطوعة بالماضي إلى حد كبير وذلك بدءا من فترة الخمسينيات حتى وقتنا الحاضر، إضافة إلى إدراك أصحاب القرار التخطيطي بضرورة تبني التخطيط الحضري المعاصر بمفهومه الشامل.

هدف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل خصائص وسمات التخطيط الحضري في الكويت والمشاكل المتصلة به ومحاولة التعرف على العوامل المؤثرة في صياغته

* يشكر الباحث إدارة الأبحاث بجامعة الكويت على تمويل ودعم هذا البحث ضمن مشروع رقم AG016.

وتوجيهه، كما تُعنى الدراسة أيضا بتحليل آثار المدرسة البريطانية والمدرسة الأمريكية، وذلك للأثر الكبير الذي تركته هاتان المدرستان على الحيز الحضري في الكويت منذ الخمسينيات حتى الآن، وذلك لأنهما (وعلى الأخص المدرسة البريطانية) قد تولّتا إعداد الخطط الهيكلية الحضرية التي على خطوطها تكونت البنية الحضرية المعاصرة لمدينة الكويت.

الدراسات السابقة:

فيما يتعلق بموضوع التخطيط الحضري بحد ذاته فإنه موضوع فرض نفسه على الواقع الحضري المعاصر، ولهذا فإن الدراسات التي تعاملت معه ومع تعريفاته وتطوره المنهجي وتطبيقاته يصعب حصرها في دول العالم لاعتبارات كثيرة، أبرزها أن التخطيط الحضري بأشكاله وأحجامه صار من سمات المدن المعاصرة التي نمت بمؤثرات كثيرة ومتنوعة فانعكس ذلك على التخطيط الحضري، واستدعى اضطراد نموه وسعته ليشمل أبوابا وقضايا جديدة داخل نطاقه المنهجي والوظيفي والعملي بحكم تنوع المشاكل وتجدد الحلول المطروحة أمامها. ومن جهة أخرى، فإن الرأي نفسه يقال عن الدراسات التطبيقية أو دراسات الحالة Case-Studies التي تزخر بها المؤلفات والإصدارات التي تعالج التخطيط الحضري في دول متعددة في العالم. وحسبنا في هذه الدراسة أن نستعرض أهم المراجع والدراسات ذات الصلة الوثيقة بالموضوع بقدر ما يُخدَم البحث بصورة مباشرة أو شبهها.

لعل من أبرز الدراسات التي تخدم البحث، تقارير ودراسات الخطط الهيكلية التي وضعتها الاستشاريات التي كلفت بإعداد الخطط الحضرية الجديدة المواكبة لمرحلة اكتشاف النفط التي صاحبها نمو سكاني مفاجىء، وتدفق متسارع لعوائد مبيعات النفط، فاقتضى الأمر استدعاء من يضع خططاً بنيوية وهيكلية Structure and Master Plans وأخرى للامتداد الحضري Metropolitan Structure وما يتصل بهما من دراسات تفصيلية وأوراق عملية Technical papers لكل صغيرة وكبيرة

تتعلق بالتخطيط الحضري للكويت وآفاق هذا التخطيط التي تمتد عبر إسقاطات زمنية تصل إلى ما وراء عام 2000، يتخللها مقترحات قصيرة الأجل، ومتوسطة الأجل، وطويلة الأجل.

ومن أهم هذه الدراسات ما يأتي[1]:

1 – المخطط الهيكلي الأول عام 1952.
2 – مخطط البلدية للتنمية عام 1967.
3 – المخطط الهيكلي الثاني للتنمية عام 1970.
4 – إعادة التطوير الأولى للمخطط الهيكلي الثاني 1977.
5 – إعادة التطوير الثانية للمخطط الهيكلي الثاني 1983.
6 – المخطط الهيكلي المقترح لعقد التسعينيات 89-90.

وتشمل هذه الدراسات تفاصيل وتحليلات معزَّزة بالأشكال والخرائط والتقديرات الدقيقة.

كما يهتم البحث بتقصي ما يتصل بالهدف الرئيس له، وهو التعرف على خصائص التخطيط ولوائحه ومساراته، ولا ينظر إلى حيثيات المخططات الهيكلية وتفصيلاتها إلا إذا دعت الحاجة. وعموما فإن هذه الدراسات التي أعدتها هذه المكاتب الاستشارية المعروفة عالميا، وقد رسمت وخططت صورة ومكوِّنات مدينة الكويت وبنيتها الحضرية ووضعتها أمام المتخصص وغير المتخصص مما يسَّر استيعاب خصائص وسمات التخطيط الحضري في الكويت.

ومن الدراسات المهمة في هذا الشأن ما وضعه ساباشبر بعنوان «تحضر الكويت»[2] في عام 1964. وهو في الحقيقة – أي المؤلف – كان قد استُدعي كاستشاري للمساهمة في وضع تصورات التخطيط الحضري في الستينيات، وإليه يُعزى شكل الامتداد الحضري في تلك الفترة، وهو في الحقيقة يدخل ضمن مخطط البلدية في الستينيات، حين عمدت إلى تجميع دراسات على غرار المخطط الهيكلي الأول لعام 1952، وفي الوقت نفسه مهد للمخطط الهيكلي الثاني لبوكانن عام 1970 الذي مر ذكره.

وهناك دراسة قيِّمة لكلارك (Clarke) في (Black & Lawless, 1980) بعنوان «التخطيط الحضري: تطلعات ومشاكل» وهو يركز على ثلاث نقاط هي:

أ – سمات التخطيط الحضري في الشرق الأوسط.

ب – تقييم مراحل التخطيط الحضري والتي استدعت تبني لوائح وأنظمة تخطيطية بسبب التغيرات الحضرية السريعة التي تشهدها مدن هذا الإقليم.

جـ – دراسة التخطيط الحضري ومشاكله في مدن مختارة؛ ومنها مدينة الكويت، وفي الحقيقة تعتبر هذه الدراسة من أهم الدراسات التي تلت التقارير المفصلة التي ذكرناها آنفا. وهناك دراسة لبلدية الكويت فيها مجملٌ عامٌّ للخطط الهيكلية، وأبرز المتغيرات التي أفرزتها هذه الخطط معززة بالخرائط والأشكال، وعنوانها «التطور والعمران» (بلدية الكويت، 1980). ومن الدراسات المهمة التي تخدم موضوع البحث وتحمل عنوان «التقسيم إلى مناطق»، أو «الضبط الحضري في المدن» {City zoning} وهو من أهم وأحدث التوجهات لتحديد أنماط الاستخدام المكاني بدقة في المدن، بما يمنع التعدي على أملاك الدولة، أو البيئة أو الناس، إذ يعد بحد ذاته منهجية قائمة بذاتها في التطور الفكري للتخطيط الحضري، كما سيظهر لاحقا والكتاب للمؤلِّفَيْنْ: ويفر وبابكاك (Weaver & Baback, 1979) وتطبيقاته على المدن الأمريكية.

ومن الدراسات المهمة أيضا، تلك التي تضمنها كتاب «ممارسات التخطيط الحضري في الدول النامية» لتيلور ووليامز (Taylor & Williams) وهو مهم جدا بما يحتويه من تعريفات وسمات وتطبيقات للتخطيط الحضري في قارة آسيا. وفي المقابل هناك «مشاكل التخطيط الحضري والتخطيط في الدول المتقدمة» بإشراف «باسيون» (Pacione, 1981)، يستعرض فيه مؤلفه سمات التخطيط ومشاكله في الدول التي قطعت شوطا طويلا في التخطيط الحضري من خلال دراسة التخطيط في مدن مختارة في هذه الدول مثل نيويورك، وطوكيو ونحوهما.. إلخ.

ومن الكتب الحديثة في عقد التسعينيات – والتي تتقصى التخطيط الحضري ومنهجياته – كتاب «التخطيط الحضري» لكاتانيس وسنايدر (Catanese & Snyder, 1990) وهو مهم جدا للتعرف على التخطيط الحضري من خلال النظر إلى لوائحه وأنظمته في الولايات المتحدة، كما يظهر كتاب (التخطيط الحضري والإقليمي) بيتر هول (Hall, 1992) في تحليل التخطيط الحضري في بريطانيا والولايات المتحدة

وفرنسا وألمانيا منذ بدايته. وأيضا كتاب «مراحل التخطيط للجغرافيين» لهرنجتون {Herington, 1989}، إضافة إلى غيرها من المراجع والدوريات التي تظهر في ثنايا البحث.

وهناك أيضا «إدارة المدن سريعة النمو» لـ ديفيز وراكودي (Davis & Rakodi, 1993) ويختص بدراسة مفاهيم التخطيط الحضري وإدارة المدن في الدول النامية وهو من أحدث الكتب في هذا المجال خاصة في تحليل وتفسير أنماط الخطط الحضرية وتبدل تسمياتها في المدن السريعة في العالم النامي.

التخطيط الحضري: التعريف به ومجال اهتماماته:

الحديث عن التخطيط الحضري والتعريف به – في حقيقة الأمر – ما هو إلا حديث عن الإنسان نفسه من ناحية مواصلة جهده لتيسير حياته على الأرض، وما يحيط بها من مستلزمات لحياته، لأن التخطيط خاصية تميز الإنسان عن غيره من المخلوقات المفطورة جِبِلَّةً على معاشها وحياتها. ولقد عرف التخطيط الحضري من قِبل كثير من المتخصصين؛ وذلك بالتفريق بين شقيه أي بين التخطيط {Planning} والحضري {Urban} وبأن الأول «أعم» والثاني «أخص». فقد عرَّف هول Hall التخطيط بأنه:

> «نشاط عام يرمي إلى جعل الأداء مرتبا ومنظما مما يؤدي إلى إنجاز الأهداف المحددة، ويقوم أساسا على عمل مكتوب معزز بالإسقاطات الإحصائية، والتمثيل الرياضي، والتقييم الكمي، والأشكال المرسومة، التي توضح العلاقة بين أجزاء الخطة المختلفة، وقد يُحتاج إلى ترجمة هذه الأهداف إلى واقع مادي محسوس إذا دعت الضرورة» (Hall, 1992)، ويُعرِّفه روز Rose بأنه «نشاط متعدد الأبعاد Multi-Dimensional إلا أنه في الوقت نفسه مدمج ومتكامل Integrative بحيث يضم أنشطة اجتماعية واقتصادية ونفسية وبيئية (Rose, 1974: 22-26) (Burton, 1992) وعند هارنجتون (Harington, 1989:1) عبارة عن «نشاط بشري يشمل أنواعاً كثيرة من الخطط ويرمي إلى تحقيق الصالح العام Common good (Harington, 1989:1). ويعرفه الغرياني، بأنه «الأسلوب العلمي المقصود به اتباع أحسن الطرق والأساليب لاستخدام

وتنمية الموارد البشرية والمادية عن طريق تغيير اتجاهات الكم والكيف الموجودة والمتاحة في الدولة، فإنه كله يحتاج لتفكير علمي وقرارات موضوعية وخطة عمل تتضمن هدفا واضحا محددا مع أساليب وخطوات إجرائية» (الغرياني، 22:1992)، وهو تعريف يتعلق بالتخطيط بصفة عامة وليس خاصا بالتخطيط الحضري.

أما الشق الثاني وهو الـ {Urban} فإنه يتعلق بالمدن وتوابعها كالتخطيط المدني أو الحضري Urban Planning، ولهذا يصفه هول بقوله: «إننا لو حاولنا أن نطبق ما ذكرناه عن التخطيط على الجانب الحضري - أي التخطيط الحضري - لوجدنا أنه يعني التخطيط الذي له بُعْد مكاني أو جغرافي ملموس ويعرف أيضا بـ «التخطيط الطبيعي» Physical Planning، أو التخطيط الحيزي أو المكاني (Hall, 1992:4) {Spatial Planning..} ويضيف أنه يعرف بتخطيط المدن Town Planning في بريطانيا وأوروبا وهو مرادف لـ Urban Planning في الولايات المتحدة[3].

أنواع التخطيط الحضري ومكوناته بالمقارنة مع التخطيط الحضري في الكويت:

يتنوع التخطيط الحضري بحسب حاجة الخطة وتوجهاتها إضافة إلى أثر العوامل البشرية والطبيعية؛ فهناك مثلا: خطة الإزالة التامة Complete Demolition and Removal عن طريق إزالة ما هو قائم لأجل إقامة مخطط حضري جديد، ويقابل ذلك التجديد الحضري Urban Renewal ويشمل أموراً كثيرة؛ منها مثلا: تحسين الأماكن القائمة وتطوير مناطق ومواقع أخرى، وقد يقوم بذلك المستثمرون أو القطاع الخاص، وفي المقابل قد يكون الأمر إنشاء مناطق جديدة مخططة تخطيطا حضريا متكاملا ويسبق ذلك معايير اختيار المكان المناسب مثل المعايير الطبيعية، والمعايير الاجتماعية والاقتصادية، والمعايير البيئية، والمعايير السياسية (Golany, 1975:68-77). ونعني بهذه المعايير الدراسة المفصلة التي تؤثر في ضبط وتحديد وتوجيه سمات المدينة التي ستنشأ أو تخطط تخطيطا جديدا مثل الدراسات السكانية والاقتصادية ونظام تقسيم الأرض ونظام المواصلات أو نظام التحرك داخل المدن وتشمل كذلك دراسة التسهيلات الحكومية والاجتماعية وشكل المدينة وخطتها (Goodman, 1968:294). ويتنوع التخطيط الحضري داخل جسم المدينة

بحسب المكونات الوظيفية في المدينة، والمطلع مثلا على الخطط الهيكلية في الكويت منذ الخمسينيات حتى نهاية إسقاطاتها الزمنية التي تمتد إلى ما بعد عام 2015 يشاهد ملامح التخطيط الحضري ومكوناته بالنظر إلى تقارير هذه الخطط. فإن هذه الخطط قد وَضعت في حسبانها أربعة أقسام رئيسة عند وضعها للمخطط الحضري الهيكلي لمدينة الكويت، وكل قسم له عدة أفرع تكوِّن في مجملها توجها تخطيطيا متكاملا وهذا يدل على دخول الكويت مرحلة التخطيط الحضري الشامل Comprehensive Urban Planning منذ السبعينيات.

فمثلا، وضع كل من شانكلاند كوكس في الإعادة الأولى للمخطط الهيكلي الثاني 1977-2000، وكولن بوكانن في الإعادة الثانية للمخطط الهيكلي الأول -2005 1983، أربعة عناصر أساسية في مخططاتهم الهيكلية الحضرية لمدينة الكويت في مرحلة الخطوط العامة واللوائح التخطيطية وهي كفيلة بتوضيح مكونات التخطيط الحضري الذي نحن بصدد بيان ملامحه، على النحو التالي:

1- مرحلة التوقعات الأساسية Basic Progections وتشمل:

النمو السكاني وتقديراته، والعمالة وتقديراتها، والنقل ومكوناته وتقديراته، والخدمات العامة وتشمل الماء والكهرباء، والمجاري الصحية، وتصريف مياه الأمطار، والمواصلات.

2- مرحلة المخطط الهيكلي للمناطق الحضرية Metropolitan Structure:

وتشمل، الخطوط العريضة لوصف المخطط الهيكلي، والمناطق السكنية ويدخل معها مشاريع الإسكان والكثافات السكانية وطاقة المخطط الهيكلي للمناطق الحضرية ومرافق وخدمات المناطق السكنية، والصناعة، ويدخل معها متطلبات الصناعة وتوزيع المناطق الصناعية، والمراكز التجارية والإدارية ويدخل معها التوزيع المكاني للنشاط التجاري والتقديرات واستعمالات المكاتب والمراكز التجارية، والخدمات الاجتماعية ويدخل فيها الخدمات الصحية والمدارس، والتعليم، وتحسين البيئة والترفيه والنقل والمواصلات وتشمل دراسات النقل والمواصلات بالمناطق الحضرية وأهداف النقل واحتياجات المرور ونظام النقل في المستقبل، ثم الخدمات العامة كالكهرباء والماء والمجاري والنفايات وتصريف المياه، والاستخدامات الأخرى كالدفاع والمقابر والمناطق المحجوزة.

3- المخطط الهيكلي لمركز المدينة City Center Struture Plan :

ويشمل دراسة الوضع الراهن في المدينة وتوقعات العمالة والسكان وملكية الأرض وتخطيط المدينة والنقل والخدمات الأخرى، والخطة البنيوية Structure Plan التي تتناول استراتيجيات التصميم العمراني وتوزيع استعمالات الأراضي والمواصلات.

4- استراتيجيات التخطيط الطبيعي القومي National Physical Planning Strategy :

خطط المدن الجديدة والتركيب السكاني والعمالة، واستراتيجيات النمو العمراني التي تضم البدائل المطروحة للنمو المتوقع، وآفاق النمو والعوائق التي تحول بينه وبين الواقع مع المخططات التفصيلية للمدن الجديدة، والنقل القومي National Transportation بأنواعه البري والبحري والجوي وسكك الحديد، والموارد الطبيعية وتشمل دراسة إمكانيات الاستفادة من الموارد المتاحة، وخطط الترويح والاستعمالات المتنوعة.

ويلحق ذلك كله مرحلة التطبيق من حيث أولويات العمل وطرق المتابعة والملاحظة في التطبيق.

إن المتأمل لما ذكرته المكاتب الاستشارية التي تولت تطبيق التخطيط الحضري الشامل يمكن أن يَستخلص مكونات التخطيط الحضري الذي يشمل كل ما يمت للإنسان المستقر بصلة، مما يدل على سعته وشموله ويلقي ضوءاً على مفهوم التخطيط الحضري الذي يشمل تقديرات، وتخطيطاً، واستراتيجيات وبدائل إلخ، ويشاهَد ذلك في المخطط الهيكلي الحضري الجديد كما سنرى في المخطط الهيكلي الحضري الثالث: 2015-90/89[5].

وهو أحدث المخططات الهيكلية التي تستحق أن نُفرد لها تحليلا موجزا، وفي الحقيقة فإنه لا يزال في مرحلة الإعداد؛ حيث وضعت خطوطه العامة عام 89-90 غير أن الغزو العراقي وما نجم عنه قد حال دون إتمام الدراسة، ثم استؤنفت عام 1992 تحت اسم «المخطط الهيكلي الثالث» تحت إشراف الاستشاريين: سالم المرزوق، وصباح أبي حنا، وأتكنز W.S/Atkenz وشانكلاند كوكس Shankland Cox، ومداه الزمني إذا اعتبرنا تاريخ البداية يصل إلى 25 سنة تقريبا على منوال الخطط الهيكلية السابقة.

يمتاز هذا المخطط بعدة خصائص جعلته يختلف عن سابقيه، لعل من أبرزها أنه واجه مرحلة صعبة لا يمكن الاستمرار معها على غرار الخطط السابقة التي توالت تباعا؛ ذلك أن الغزو العراقي قد خلف دمارا وهدما وتشويها يستدعي الابتداء من الصفر أحيانا في بعض الدراسات. ولهذا فقد قُسِّمت اهتمامات واستراتيجيات هذا المخطط إلى ثلاثة أمور رئيسة؛ هي:

1 - مرحلة تقييم الوضع الراهن.

2 - مرحلة الدراسات الأساسية.

3 - مرحلة وضع المخطط الهيكلي باستراتيجياته وآفاقه.

أما بالنسبة لمرحلة «تقييم الوضع الراهن» فهي لدراسة الوضع الراهن القائم أمام المخطط وماهية المعالم التي تَلِفَت أو دُمِّرَت، لتحديد البداية الحقيقية، وتشمل دراسة البنى الأساسية والسكان والخدمات العامة للتعرف على مدى صلاحيتها، حتى يتم تحديد آفاق المخطط الجديد. أما مرحلة «الدراسات الأساسية» فهي من أهم وأعقد المراحل؛ إذ عليها يقوم المخطط الجديد تقريبا، فهي تشمل دراسة الأعداد السكانية الحالية والمتوقعة والعمالة والموارد واستعمالات الأرض طوال فترة المخطط في المستقبل المنظور والمستقبل البعيد الذي يمتد إليه عمر الخطة، كما تشمل دراسة النقل والخدمات المتصلة بالامتداد الحضري الجديد والقدرة الاستيعابية للمناطق الحضرية الجديدة.

ثم استمرت مرحلة «وضع المخطط» في عمل متواصل حوالي 18شهرا وذلك من سبتمبر 1992 ويتصل بها - طبعا - المراحل الثلاث السابقة وهي بمجملها دراسة شاملة للواقع والمستقبل إلى أن نصل إلى الموافقة على المخطط نهائيا. ويواجه هذا المخطط بعض المشاكل؛ لعل من أبرزها «مشكلة الإسْكان» حيث ظهرت أمور جديدة صاحبت النمو السكاني والعمالة التي تدفقت بصورة متسارعة بعد التحرير. ومن مزايا هذا المخطط - أيضا - تبنِّي تقنية الـ GIS أي نظام المعلومة الجغرافية من حيث إدخال كافة بيانات هذا المخطط بحيث إذا جاءت الحاجة إلى مخطط جديد لا يستدعي الأمر دراسات أساسية مفصلة، بل - فقط - تعديل البيانات للخروج بالنتائج الجديدة، ومن مزاياه أيضا الحرص على

عملية المطابقة الفعلية مع التغيرات السكانية لكي تتوافق مع استراتيجياته، وأخيراً بدأ الاستشاري الكويتي يساهم فعليا في هذا المخطط بالمشاركة مع المستشار البريطاني.

معوقات التخطيط الحضري في الدول النامية بالمقارنة مع الكويت:

يستعرض كل من وليامز وتيلور (Taylor & Williams, 18-17 1982) أبرز مشاكل التخطيط الحضري في الدول النامية أو الدول الآخذة بالتخطيط الحضري المعاصر وذلك لمقارنتها بالكويت، وهي:

1 - مشكلة التوزيع الأمثل للتحضير Optimum Spatial Pattern فوق المكان المتاح، وطبيعة درجة التركيز المطلوبة في توزيع المدن وتدرُّجها الحجمي مثل المدينة الرئيسة Primate City في مقابل المدن الجديدة والمدن التوابع Satellite towns.

2 - مشكلة التوزيع المكاني المتكامل والمدمج للتنمية Integrated Spatial distribution وذلك لإيجاد توزيع مكافئ مع خطط التنمية الحضرية، كتكامل الريف أو الأطراف مع المدن.

3 - مشكلة الازوداجية بين العصرية والحداثة من جهة والقطاعات التقليدية من جهة أخرى، فقد تتبنى الخطة تنمية حضرية سكانية لكن يقابلها واقع سكاني غير متدرب، أو قد تسمح بدخول وسائل النقل الحديثة ولا يقابلها طرق نقل وخدمات تحقق فاعلية التحرك فوق المكان الحضري الذي يتفاعل فوقه دائما الناس والعمل.

4 - مشكلة التوفيق بين القرار السياسي والقرار المتعلق بالتنمية الحضرية، بمعنى التعرف على مكامن القوة في القرار هل هي عند السياسيين أم عند المخططين مع محاولة للخروج بأكبر قدر من التوافق والتناسب بين الاثنين.

5 - عدم حماية الخطط بالتشريعات واللوائح التي تضمن اتساق العمل لضمان مطابقته مع الواقع بعد التنفيذ.

6 - الفصل بين مراحل وضع الخطة ومراحل التنفيذ خاصة فيما يتعلق بالميزانية، والبنى الأساسية (Davis & Rakodi, 1993:73) مما يؤدي إلى تناقض وتضاد في التنفيذ.

7 - وضع نطاق تقسيم للمناطق Zoning معقد وجامد ولا يتفق مع المؤثرات الحقيقية في استعمال الأراضي ووظائفها كالعوامل الاقتصادية والاجتماعية

والبيئية، ومن طبيعة هذه العوامل أنها مُطَّردة في تغيرها وتأثيراتها وتحتاج إلى نظام يتوافق مع طبيعتها، وهذا سيؤدي إلى أن تتحول الخطط إلى مجرد آمال وتطلعات على الورق.

هذا، ويمتاز التخطيط الحضري الحديث بالمقارنة مع التخطيط الحضري التقليدي بما يأتي:

1 - أن الخطط الحضرية المعاصرة تمتاز باتباعها للمدى الزمني القصير من سنتين إلى 7 سنوات في مقابل الخطط الحضرية التقليدية التي يمتد مداها الزمني ما بين 20 و30 سنة.

2 - إخضاع مراحل الخطة لميزانية دقيقة للتحقق من مطابقة هذه البنود ومناسبتها للخطة والواقع، في مقابل التخطيط الحضري التقليدي الذي ينظر إلى الخطة كمنتج نصل إلى إنجازه دون النظر إلى المراحل، أي من ناحية النظر إلى التخطيط كمنتج في مقابل التخطيط كعملية.

3 - التركيز على استخدام الأرض Land-use مع التركيز على المؤثرات الاجتماعية والاقتصادية في مقابل التركيز على التخطيط الطبيعي بنزعة معمارية هندسية عند التخطيط الحضري التقليدي (Taylor & Williams, 1982).

ويضيف ويفر وبابكاك (Weaver & Babcak, 1979:263) بأن التخطيط الحضري الحديث يميل إلى تخطيط اللوائح التي تحكم الخطة وتضبطها، ومن أحدث توجهات التخطيط الحضري أن المخططين يميلون لأن يكونوا سياسيين بينما يميل السياسيون لأن يكونوا مخططين، وهذا من أحدث توجهات التخطيط الذي يربط السياسة بالخطة فلم تعد الخطة متحررة وعامة، وهذا الذي أكد طرح السؤال المتكرر دائما في هذا الصدد وهو «هل قرار التخطيط الحضري والتنمية الحضرية سياسي أم تنموي أم مزيج منهما»، والواقع يقول: إنه مزيج منهما وإنه إذا طغى أحدهما على الآخر تظهر السلبيات بعد حين.

ولو عدنا للكويت لوجدنا أن أغلب سمات التخطيط الحضري في العالم الثالث أو العالم الآخذ بالتنمية التي مرت آنفا تتشابه مع الكويت إلى حد كبير وهي:

1 - أن التخطيط الحضري في الكويت يمتاز بأنه طويل الأجل؛ فمثلا يمتد المدى الزمني للمخطط الذي أعده شانكلاند ما بين 1977 و2000 وقد استخدم سنة 1975 كسنة أساس له مما جعل مداه 25 سنة، وبالمثل يمتد مخطط بوكانن

الأخير من 1983 حتى عام 2005، وقد استخدم عام 1980 كسنة أساس له مما جعل مداه الزمني حوالي 25 عاما أيضا. ولا بد من القول هنا بأن التخطيط الحضري في الكويت يمتاز بعصريته ومسايرته للواقع المعاصر؛ حيث إنه احتوى على فترات مراجعة أثناء مراحل الخطة كما مر بنا آنفا عند الحديث عن مرحلة التطبيق Implementation التي شملت «بدائل وأولويات ومتابعة».

2 - مشكلة الازدواجية بين الأصالة والمعاصرة تكاد لا توجد في الكويت من حيث التخطيط وهي أقل بكثير من مثيلاتها في الدول، وهي آخذة بالتلاشي، وذلك من خلال تطبيق الخطط الحضرية الشاملة Comprehensive التي تضع تصوراتها وخطوطها العامة مع ما يناسبها في الواقع المكاني ولا يتناقض معه.

3 - ويتشابه كذلك الوضع في الكويت مع مثيلاته في دول العالم الحديثة الآخذة بالتخطيط الحضري المعاصر من حيث إن بعض الخطط قد تكون مثالية قبل اصطدامها بالواقع السياسي أو القوى المؤثرة في الخطة. لكن مع ذلك تعد الكويت استثناء هنا عن الدول التي تشبهها لوجود قوى تشريعية ورقابية قوية على التخطيط الحضري متمثلة بالمجلس البلدي ومجلس الأمة.

4 - أما مشكلة أن القرار سياسي أو تنموي حضري فإن الكويت تتشابه مع جميع دول العالم وليس فقط مع الدول النامية، لأن هذا الموضوع موجود في الولايات المتحدة وبريطانيا. وعموما في الكويت تظهر الصعوبة في التوفيق بين السياسة والملكية بمعنى أن صاحب القرار التنموي الحضري هو أيضا من الملاك أحيانا مما يجعل القرار التنموي متأثرا بذلك العامل، وأحيانا يكون هذا العامل - أعني ارتباط الملاك بالقرار السياسي - إيجابيا وذلك في المحافظة على بعض المعطيات التنموية الحضرية المطلوبة.

5 - وتتشابه الكويت مع العالم الثالث في عدم حماية الخطة الحضرية بالتشريعات المناسبة التي تضمن اتساقها واستمرارها إلى النهاية، ولهذا يُصرف النظر عنها أو تكون غير قادرة على المباشرة والتنفيذ لعدم وجود هيكل تنظيمي تشريعي يحمي مراحل التنفيذ. وقد أدى ذلك إلى قِصَر عمْر الخطط ذات الأبعاد الزمنية المحددة فقد يكون المخطط الإسكاني مرتبطاً بحجم سكاني معين بينما يأتي فتح باب الهجرة والتجنيس من جهة أخرى، مما يؤدي إلى عدم تناسب الخطط الإسكانية مع السكان.

6 – وتتشابه الكويت مع دول العالم الثالث إلى حد كبير في مشكلة عدم وجود تناسق واضح بين أجزاء القرار التخطيطي في مراحله التنفيذية، فكثيرا ما يحدث تضاد أو تكرار أو تناقض بين عمل وآخر. فقد يحدث أن مشاريع البنى الأساسية لإحدى الخطط لم تُنْجَز بأكملها ومع ذلك تجد مشاريع لاحقة تقوم على هذه البنى الأساسية غير المكتملة فتكون النتيجة هدم ما بني أو شيد لكي يعاد إتمام البنية الأساسية. ولهذا يكاد التنسيق بين الخطة والتنفيذ ينعدم أحيانا، أو يكون موجودا لكن على نطاق ضيق (Clark: 1980, 155).

7 – عدم التنسيق بين الخطة الشاملة، وخطوات تنفيذها مع الواقع المكاني قد أدى إلى تناقض بين تطلعات الخطة وواقعها المكاني في كثير من الأحيان. وفي الحقيقة فإن صغر مدينة الكويت ونموها التدريجي قد ساعد على احتواء هذه المشكلة، خاصة وأن نظام استخدام الأراضي يخضع لسلطة تنفيذية وتشريعية استطاعت أن توفق بين محاور التنفيذ والواقع.

8 – من جهة أخرى تنفرد الكويت في سماتها التخطيطية بأنها لا تصنف ضمن الدول النامية التي تمتاز بخصائص متعارف عليها؛ مثل: قلة دخل الفرد، وقلة دخل الدولة، والتضخم، والضرائب، وتراكم الديون، وقلة العملة الصعبة، وعدم الاستقرار السياسي. .الخ ولهذا فهي تصنف على أنها دولة نامية من جهة تشابهها مع بعض السمات التخطيطية التي مر ذكرها في النقاط السابقة، غير أنها ذات دخل مرتفع تتبع التخطيط للرفاه الاجتماعي Welfare Planning ولا تعاني من الضائقة الاقتصادية التي تعاني الدول النامية منها.

التطور الوظيفي للتخطيط الحضري في الكويت:

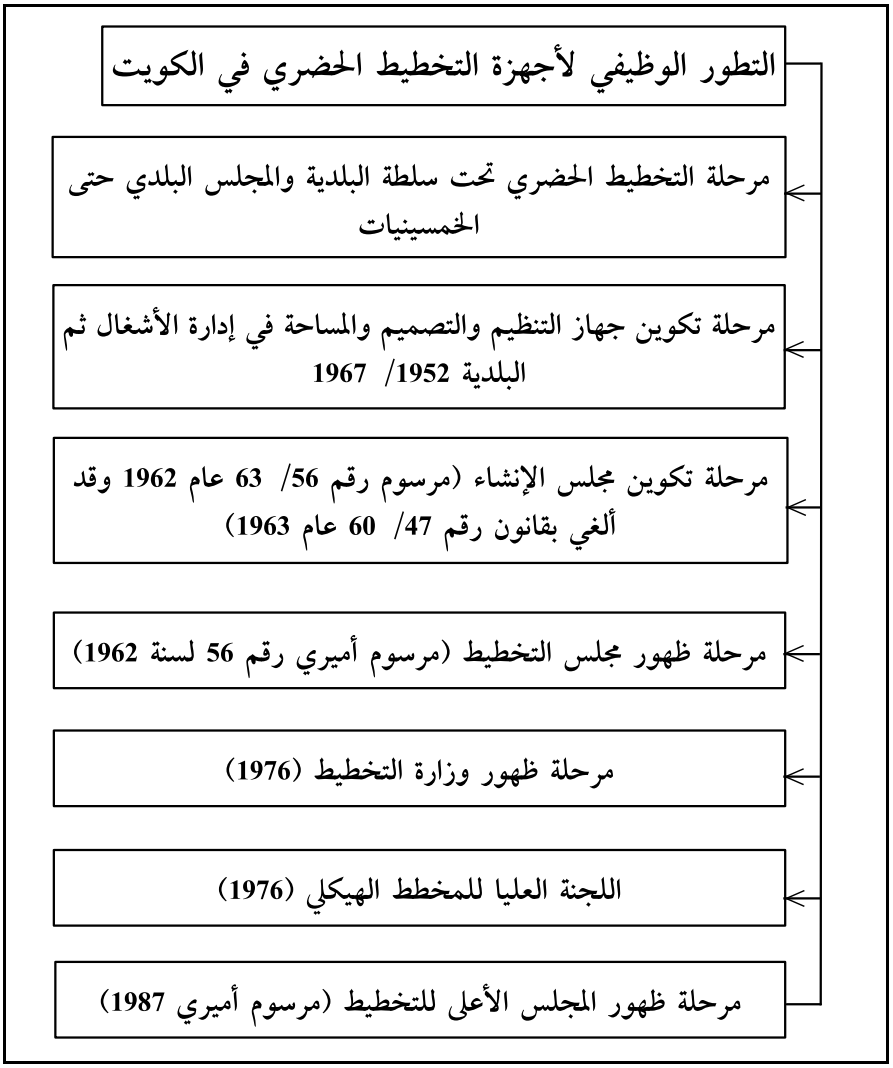
أما بشأن ما يتصل بتطور التخطيط الحضري في الكويت من جهة تطوره الوظيفي فإن التخطيط الحضري شهد تطورا وظيفيا في مهماته واتصل به تطور منهجي أيضا، وهو من مقتضياته. وقد مر التخطيط الحضري في الكويت من ناحية تطوره الوظيفي بعدة مراحل هي: (انظر الشكل رقم 1)[6]:

1 – مرحلة التخطيط تحت سلطة البلدية والمجلس البلدي حتى الخمسينيات.

2 – مرحلة تكوين جهاز فني للتنظيم والتصميم والمساحة في إدارة الأشغال العامة 1952-1967 بالإضافة إلى وجود البلدية والمجلس البلدي.

3 – مرحلة تكوين مجلس الإنشاء (مرسوم رقم 63/56 عام 1962 وقد ألغي بقانون رقم 60/47 عام 1963).

4 – مرحلة ظهور مجلس التخطيط (المرسوم الأميري رقم 56 لسنة 1962) وهو بديل عن مجلس الإنشاء.
5 – مرحلة ظهور وزارة التخطيط (أول حقيبة وزارية لها في عام 1976 حتى الآن).
6 – اللجنة العليا للمخطط الهيكلي (تأسست عام 1976).
7 – مرحلة ظهور المجلس الأعلى للتخطيط (المرسوم الأميري، في مايو 1987).



المصدر: من تصميم الباحث. الشكل رقم (1)

وفي الحقيقة فإن معظم هذه السلطات والمجالس قد شهدت تبدلا وتغيرا مثل «مجلس الإنشاء» و«مجلس التخطيط» اللذين ألغي وجودهما واستعيض عنهما بـ «وزارة التخطيط»، و«المجلس الأعلى للتخطيط» وأخيرا «اللجنة العليا للمخطط الهيكلي».

أما بالنسبة لمرحلة «التخطيط تحت سلطة البلدية» فهذه كانت قبل اكتشاف النفط وبداية عوائده الحقيقية في التأثير على النظرة العامة لاستعمالات الأراضي ومكونات بنية المدينة. وفي الحقيقة فإن الدراسة لا تتعامل مع تلك الفترة لأنها معنية بالحديث عن التخطيط الحضري بعد اكتشاف النفط باعتبار صورته المعاصرة. وقد تأسست البلدية في سنة 1348هـ الموافق 1930م وذلك بجهاز متواضع يتناسب مع حجم المدينة آنذاك وعلى رأسه المجلس البلدي. وكانت البلدية من خلال مجلسها تمارس جميع السلطات البلدية والحكم المحلي كالرقابة على المهن والحرف والغوص على اللؤلؤ والعمل والعُمّال والتجارة والصحة وشق الطرق وإنارتها. وكان التخطيط والتنظيم في تلك الفترة يقع تحت مظلة «الحِسبة» التي هي المسؤول الرئيس في تكوين المدن آنذاك وصبغها بالصبغة الإسلامية. والحسبة نظام رقابي شرعي عرفي يضبط الأعمال والأقوال والهيئات ويتابع كل صغيرة وكبيرة في المدن. ولهذا فإن حديثنا هنا يتعلق بالبلدية في الفترة التي تلت الخمسينيات لاتصالها بالتخطيط الحضري تحت مظلة المدارس الغربية وانفصالها عن الحسبة التي انقطعت صلتها بها مع وضع أول مخطط هيكلي عام 1952.

ففي عام 1954 نصت المادة الأولى من قانون البلدية الجديد بأن «شخصية البلدية حكمية ذات استقلال مالي تعمل على تقدم المدينة عمرانيا وصحيا واجتماعيا ومدنيا» (المنيس، 182:1985). وهذا في الواقع يكاد يتطابق مع مهام ومحتويات «التخطيط الحضري المعاصر». ولقد ضُم إليها إدارات متعددة؛ مثل: دائرة الشؤون الإدارية والدائرة الفنية، وتحت كل منهما أقسام عديدة.

ثم جاء قانون 1960 الذي نصت مادته الثانية على أن «تعمل البلدية على تقدم الكويت عمرانيا وصحيا عن طريق تنظيم المدينة وتجميلها ووقاية الصحة العامة وتأمين سلامة المواد الغذائية والمحافظة على الراحة العامة في المساكن والطرقات واتخاذ ما يؤدي إلى تقدم الكويت ورفاهية سكانها» (المنيس، 183:1985). يتضح لنا من هذه المادة أن مهام البلدية صارت أكثر وضوحا، كما

اتسعت لتشمل جوانب أخرى معتبرة في التخطيط المعاصر؛ وهي: «تنظيم المدينة»، و«تجميلها»، و«وقاية الصحة العامة» و«المحافظة على الراحة العامة». وفي عام 1962 أُلحِقت البلدية بمجلس الوزراء تحت رئاسة وزير الدولة لشؤون مجلس الوزراء حتى وقتنا الحاضر في التسعينيات.

ويتصل بجهاز البلدية «المجلس البلدي» الذي هو مجلس منتخب بالمشاركة مع أعضاء معينين من قِبل الحكومة من مختلف القطاعات. وفي أروقة المجلس البلدي تُتداول كثير من القضايا لعل أهمها التنظيم البلدي، والاستملاكات، وتحديد وظائف المباني ومواصفاتها، وتعديل الخطط وتوجيهها ما أمكن، ونِسب المباني وأنماط استعمال الأراضي بالتنسيق مع الخطط الهيكلية وسَن التشريعات وتعديلها.

وأبرز مؤثرات البلدية تكمن في ثلاثة أمور هي:

1 - تحديد مواصفات المباني.
2 - تنظيم استخدام الأراضي.
3 - المساهمة في صنع القرار النهائي المؤثر في الأخذ بالخطط أو تعديلها أو رفضها ووضع الاستراتيجيات المساعدة.

وهذه المؤثرات في الواقع قد ظهرت منذ الخمسينيات وما تلاها وبوضوح خاصة مع دخول الخطط الهيكلية الشاملة. وفي الحقيقة فإن سلطة البلدية لا تزال منذ الخمسينيات في حضور مستمر ووجود مؤثر رغم تبدل آثارها بحسب قوة قراراتها وفعالية مجلسها بالتنسيق مع الحكومة. ويرتبط بالبلدية المجلس البلدي الذي يعود تاريخ إنشائه إلى عام 1930 حتى يومنا هذا، وكانت سلطته أقوى في فترة الثلاثينيات حتى الخمسينيات، إذ تولى سلطة الحكم المحلي تحت رئاسة الأمير (الجاسم، 20:1980)، إلا أن الوضع تغير في فترة الستينيات حيث صار سلطة رقابية تشريعية بالمشاركة مع البلدية، أما في فترة التسعينيات فهناك بوادر لفصل المجلس البلدي عن البلدية.

أما «الجهاز الفني للتنظيم» في وزارة الأشغال فقد لعب دورا كبيرا في تنظيم العديد من المناطق السكنية والتجارية والصناعية في الفترة من 1952 إلى 1967. غير أنه انضم فيما بعد إلى البلدية، وفي عام 1967 الذي خُصِّص لإدخال تعديلات على

المخطط الهيكلي الأول 1952 بالمشاركة في إعداد مخطط البلدية عام 1967 الذي فوجيء بالتدفق السكاني من الخارج إلى البلاد مما حتم التوسع المكاني للمدينة لاستيعاب هذه الأفواج البشرية. ومن أهم ما يميز هذا المخطط أنه «محلي» بمعنى أنه أُعِد بأيدٍ كويتية وإدارة كويتية (بلدية الكويت، 39:1980)، ولا يزال هذا الجهاز موجوداً في البلدية.

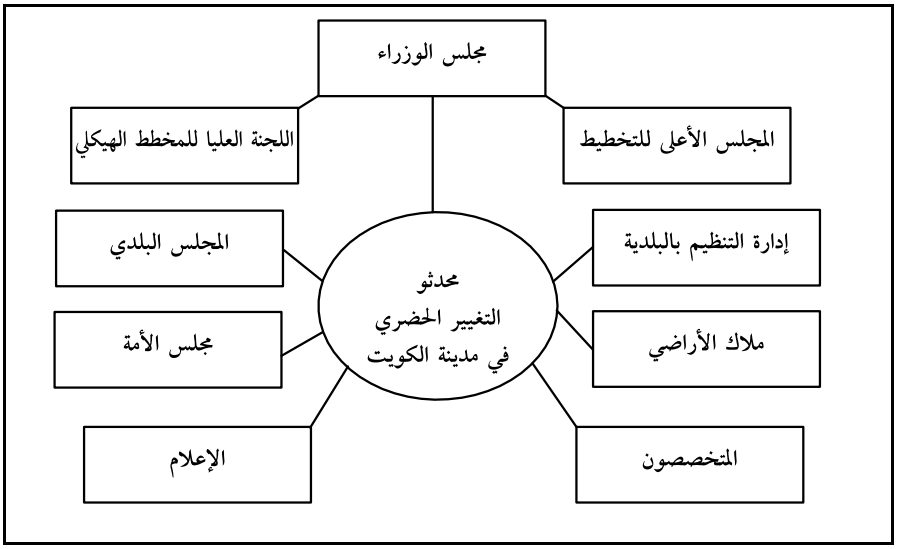
أما «مجلس الإنشاء» فقد ظهر بوضوح في الفترة 1952-1959 وبلغ من القوة بحيث إنه تسلَّم مهام المجلس البلدي عام 1954 حيث لم يعد هناك ذكر للمجلس. وكان يضم في عضويته المدير العام للأشغال العامة، ومدير إدارة الصحة العامة، ومدير الدائرة المالية، ومدير دائرة المعارف، ومدير دائرة الشؤون الاجتماعية، ومدير دائرة الإسكان، ومدير دائرة البلدية، ومدير دائرة أملاك الدولة، ومدير دائرة البريد والبرق والهاتف. وكان له دور فعال وأساسي في وضع استخدامات الأرض وفي إصدار صيغ الاستملاكات وكان يرأسه أحد أفراد الأسرة الحاكمة. وتشير الدراسات إلى أن ظهور مجلس الإنشاء كان من آثار التوصيات التي نادى بها المخطط الهيكلي الأول 1952 وقد ألغي العمل فيه عام 1963 بالمرسوم الأميري رقم 63/56.

أما «مجلس التخطيط»، فقد أنشيء في أغسطس 1962 وألحق بمجلس الوزراء، وكان الغرض من إنشائه تحديد الأهداف طويلة المدى للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، ووضع دراسات دورية ومفصلة عن الوضع الاقتصادي والاجتماعي والسكاني، وجمع المعلومات الإحصائية المتعلقة بهذه الدراسات وتحليلها، مع وضع برامج الخطط الخمسية والميزانية المتعلقة بها، وخطوط التنمية وآفاقها المرجوة. وفي الحقيقة فإن مجلس التخطيط لم يكن متصلا بالتخطيط الحضري الذي نحن معنيون به في دراستنا؛ ذلك أنه يهتم بوضع الخطط التنموية ذات البعد الزمني الذي تتصل به إسقاطات رقمية. ولهذا فإنه مرتبط بالخطط ذات الغرض التنظيمي والاستراتيجي، فعلى سبيل المثال هناك تخطيط أحادي الغرض Single Objective Planning وهناك تخطيط متعدد الأغراض، وهذه الخطط – أعني التي يضعها مجلس التخطيط – تسمى تخطيطا إلزاميا Imperative Planning يرتبط بفترة زمنية لا بد من وضعها للتعرف على الخطوط العامة للتنمية في المستقبل المنظور

على مدى السنوات الخمس القادمة مثلا، ويعرف بالتخطيط الإلزامي وبالتخطيط الدلالي أو التخطيط الإبداعي أو التخطيط المعني بتخصيص موارد مالية و/أو تنموية للمستقبل المنظور، وهذه كلها لا ترتبط باستخدام الأرض أو التخطيط الحضري مباشرة (Glasson, 1974: 20-21) لأنها خطط إجرائية رقمية استراتيجية موجهة للمستقبل المنظور من خلال خطط زمنية متوسطة وقصيرة الأجل.

أما «وزارة التخطيط» فهي مرحلة إدارية هامة تعني أن التخطيط صار من الأهمية بمكان بحيث خُصص له حقيبة وزارية تُعنى به. وقد ظهرت وزارة التخطيط عام 1976 لأول مرة في الكويت وهي في الحقيقة صورة مكبرة لمجلس التخطيط السابق وتتبنى نفس المهام تقريبا، غير أنها تتصل بمجلس جديد للتخطيط تحت رئاسة رئيس مجلس الوزراء وهو «المجلس الأعلى للتخطيط» الذي ظهر عام 1987، ويتولى رسم سياسة التخطيط العامة وكافة توجهاتها مع مراعاة الضوابط السياسية والاجتماعية والاقتصادية ويضم هذا المجلس التوجه السياسي في التخطيط أيضا[7].

كما يتصل بهذا المجلس مجلس آخر هو «اللجنة العليا للمخطط الهيكلي» وهي ألصق بموضوع دراستنا، أي استخدامات الأراضي والتخطيط المكاني الحضري وهو الذي يعطي الموافقة ويُجري التعديلات المقترحة على المخطط الحضري الهيكلي ويرأسها النائب الثاني لرئيس مجلس الوزراء ويشترك في عضويتها عدة وزارات وهيئات تتصل بموضوع الخطط الهيكلية مثل البلدية والأشغال، ووجود هذه اللجنة يؤكد أن «التخطيط الحضري» صار له شأن كبير مثله مثل الخطط الخمسية التي مر ذكرها آنفا في الواقع الحضري في الكويت. وقد تشكلت هذه اللجنة في 1976/10/16 برئاسة صاحب السمو، وصار رئيسها الآن النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء وتقوم أساسا على مناقشة الخطط ذات البعد المكاني أو الإنشائي كالخطط الهيكلية والعمرانية والحضرية[8]. وتضم في عضويتها وزراء الأشغال والكهرباء والمواصلات والتخطيط والإسكان ورئيس المجلس البلدي مما يؤكد طابعها المعماري المكاني ولا تكون قراراتها نافذة إلا بعد إقرارها من مجلس الوزراء. (انظر الشكل رقم 2).



المصدر: من تصميم الباحث شكل رقم (2)

خصائص التخطيط الحضري في الكويت:

يمتاز التخطيط الحضري في الكويت بعدة خصائص وسمات تميزه عن غيره، وربما شارك بعض الدول التي تتشابه مع الكويت حضاريا في بعض السمات، أما أبرز هذه الخصائص فهي:

أولا: امتاز التخطيط الحضري في الكويت بأنه قد تبنَّى التخطيط المفصل الواسع مع فترة اكتشاف النفط وبداية تدفق عوائده منذ الخمسينيات. وقد شهدت مدينة الكويت خمس خطط حضرية هيكلية مع آفاق المخطط السادس الذي مر ذكره (انظر الشكل رقم 3).

1 – المخطط الهيكلي الأول عام 1952 للمستشار البريطاني مونوبوريو وسبنسلي وماكفارلن: Monoprio & Spencly & Macfarlan.

2 – مخطط البلدية للتنمية 1967 وهو تجميع لعدة دراسات تنظيمية من قبل إدارة التنظيم العام.

3 – المخطط الهيكلي الثاني عام 1970 للمستشار البريطاني بوكانن: Colin Buchanan.

4 – إعادة التطوير الأولى للمخطط الهيكلي الثاني للمستشار البريطاني كوكس: (Shankland Cox, 1977).

5 – إعادة التطوير الثانية للمخطط الهيكلي الثاني لبوكانن: Colin Buchanan, 1983.

ثم هناك الآن تصور واضح للخطوط العامة للمخطط الهيكلي لعقد التسعينيات لاتكنز والمرزوق.

ولقد تخلل هذه الخطط دراسات منفصلة وتقارير من مستشارين؛ مثل: سابا جورج شبر في عام 1960، وتقرير الهولندي جاكوب ثايسي Thyssee وتقارير بعض الخبراء العرب كالمهندس محمود رياض والمهندس عمر عزام، وكل ذلك كان في عقد الستينيات الذي له صلة بمخطط البلدية لعام 1967 الذي أعد محليا دون استدعاء استشاريات أجنبية. ولقد وَضَعت هذه المخططات خططا حضرية شاملة طويلة الأجل تراوح مداها الزمني بين 20 و25 سنة.

6 – المخطط الهيكلي الثالث 2015-90/89 للمستشارين سالم المرزوق، واتكنز Atkenz وشانكلاند كوكس C.Cox وهو أحدثها وقد مر ذكره.

المخطط الهيكلي 1952
المخطط الهيكلي 1967
المخطط الهيكلي لبيوكانن 1975 - 1995
المخطط الهيكلي ش. كوكس 1977 - 2000/ **بيوكانن** 1983 - 2005

المصدر: من عمل الباحث

الشكل رقم (3)
التوسع الحضري طبقا للخطط الهيكلية الحضرية 1952 - 2005 **في الكويت**

ثانيا: انعكس هذا التبني للمخططات الهيكلية على القضاء على معالم المدينة القديمة التي لم يسلم منها سوى بعض العناصر التي ساعدت على إبقاء شيء من سماتها مثل بوابات السور القديم، والمساجد القديمة التي خُطَّت الطرق بحسب مواقعها، ووجود بعض البيوت القديمة على الواجهة البحرية، وقد حُفظت كمعالم أو لاستخدامها استخدامات ثقافية وتراثية، وأخيرا قصر صاحب السمو الأمير. وكان ذلك بسبب دعوة المخططين الهيكليين إلى إخراج السكان من المدينة لإعمار المنطقة الجديدة فيما وراء الأسوار القديمة، فاتَّبعت البلدية آنذاك نظاما فريدا هو نظام التثمين، والذي يقوم على استملاك البيوت ونحوها في المدينة القديمة نظير مبالغ مضاعفة لإغراء السكان للخروج من المدينة القديمة باتجاه الضواحي الجديدة المعدة من قِبل المخطط الهيكلي الأول 1952 الذي توافق مع حركة التثمين. وقد صرفت الحكومة آنذاك أي من الفترة 1951حتى عام 1994 حوالي 4,250,000,000 دينار[9].

ثالثا: امتاز التخطيط الحضري بأنه أقرب إلى المركزية من الناحية الإدارية من خلال جهاز البلدية، ووزارة التخطيط، والمجلس الأعلى للتخطيط، واللجنة العليا للمخطط الهيكلي وغيرها من اللجان المتصلة بها، بمعنى أن الذي يتبنى الخطة ويضع خطوطها العامة ويمولها ويُجري عليها التعديلات هو الحكومة بأجهزتها وبصماتها. وبالرغم من وجود أثر بارز للمجلس البلدي ومجلس الأمة على القرار التخطيطي من حيث تعديله أو نقده أو توجيهه أو مناقشته إلا أن أثر الحكومة أقوى وأكثر وضوحا.

رابعا: اتصل التخطيط الحضري في الكويت بالمفاهيم العلمية للتخطيط الطبيعي أو التخطيط لاستعمال الأرض، وانعكاس ذلك على المفهوم العام للخطة الحضرية للمدينة التي خضعت في تطورها ونموها المستقبلي لإسقاطات وتصورات الخطط الحضرية. وهذا يعني من جهة أخرى، أن البصمات الهندسية المعمارية كانت أقوى من غيرها في رسم بنية ومكونات مدينة الكويت.

خامسا: امتاز التخطيط الحضري في الكويت – بخلاف كثير من دول العالم العربي أو دول العالم المتجهة إلى التنمية والنامية – بأنه يخضع أو يقرب من «النموذج الديمقراطي» الذي يمتاز بأن القرار المؤثر في المكان لا يمكن اتخاذه إلا بعد المرور

بعدة قنوات رقابية تشريعية، مثل: المجلس البلدي، ومجلس الأمة وهي مجالس منتخبة، إضافة إلى الإعلام خاصة المقروء وذلك من خلال توجيهاته ونقده لمسار التخطيط الحضري إذا لم يكن متماشيا مع الآمال والتطلعات. ففي المجلس البلدي لجنة فنية تدرس المخططات من خلال وجهة نظر فنية خاصة من زوايا معينة، وكذا مجلس الأمة في لجانه الكثيرة كلجنة المرافق ولجان الخطط المستقبلية.

سادسا: من أبرز مشاكل التخطيط الحضري في الكويت عدم اكتمال التنسيق بين محاور الخطة الحضرية أعني الجهات التي تتصل بالتخطيط الحضري كالبلدية، ووزارة الأشغال ووزارة التخطيط، ووزارة المالية، والكهرباء وغيرها ورغم وجود تنسيق عام إلا أنه غالبا ما يكون بعيدا عن بعض الحيثيات. هناك تنسيق في بعض المشاريع كالطرق والمياه والكهرباء إلا أن وجود استراتيجية عامة دقيقة أمر لم يمكن تحقيقه بعد. وقد انعكس ذلك على بعض التناقضات التي توجد في نفس المشروع أحيانا، أو عدم التنسيق بين مراحل المشروع؛ فقد يحدث أن يمهد الطريق ويجهز فيفاجأ البعض بحفريات جديدة لمد الكهرباء أو المياه في بعض الأجزاء، ولهذا وصفها (Clark 1980) بأنها خطط ولوائح مقطعة غير متصلة Piecmeal Planning.

سابعا: دخول المخطِّط الأجنبي الذي جاء بموروثات وتصورات مغايرة لموروثات المجتمع الكويتي، واللوم هنا يلقى على المخطِّط المحلي الذي لم يحاول أن يعدل ويضبط النزعات التي لا تتوافق مع التراث الكويتي إلا شيئا يسيرا. لقد ساهم المخطط الأجنبي سواء بحضوره شخصيا وبإشرافه على التنفيذ أو من خلال أبناء البلد ممن درسوا في الخارج ولم يحرصوا كثيرا على الموروثات الكويتية بإنشاء مدينة جديدة بصورة لا صلة لها بالمدينة داخل السور بتاتا سوى بالتسميات. ولهذا قد بدأ هذا الأمر – أعني إحياء الطابع العربي الإسلامي في التخطيط الحضري – يظهر في الآونة الأخيرة، بل واتجهت النزعات التخطيطية الجديدة إلى إحياء مواقع حضرية كان لها نشاط مشهود في منطقة الأسواق والأحياء القريبة منها. وهنا لا بد من القول: إن شانكلاند وبوكانن Shankland & Buchanan قد أشارا في خططهما إلى ضرورة المحافظة على المباني التاريخية؛ مثل: منطقة شرق وشارع السيف ومنطقة شمال دسمان وجنوب دسمان، والساحات المكشوفة؛ مثل: «متحف المراكب» و«مشروع القرية الحرفية» في الشرق، إضافة إلى مشاريع الوطية، وبيوت الحي القبلي، وحي الشرق المواجهة للبحر[10].

أثر مفاهيم التخطيط الحضري للمدرسة البريطانية والأمريكية على مدينة الكويت:

لقد تأثر التخطيط الحضري في الكويت بهاتين المدرستين بدرجة أكبر مما أحدثته المدارس الأخرى، أو المؤثرات الأخرى المحلية وذلك للأسباب التالية:

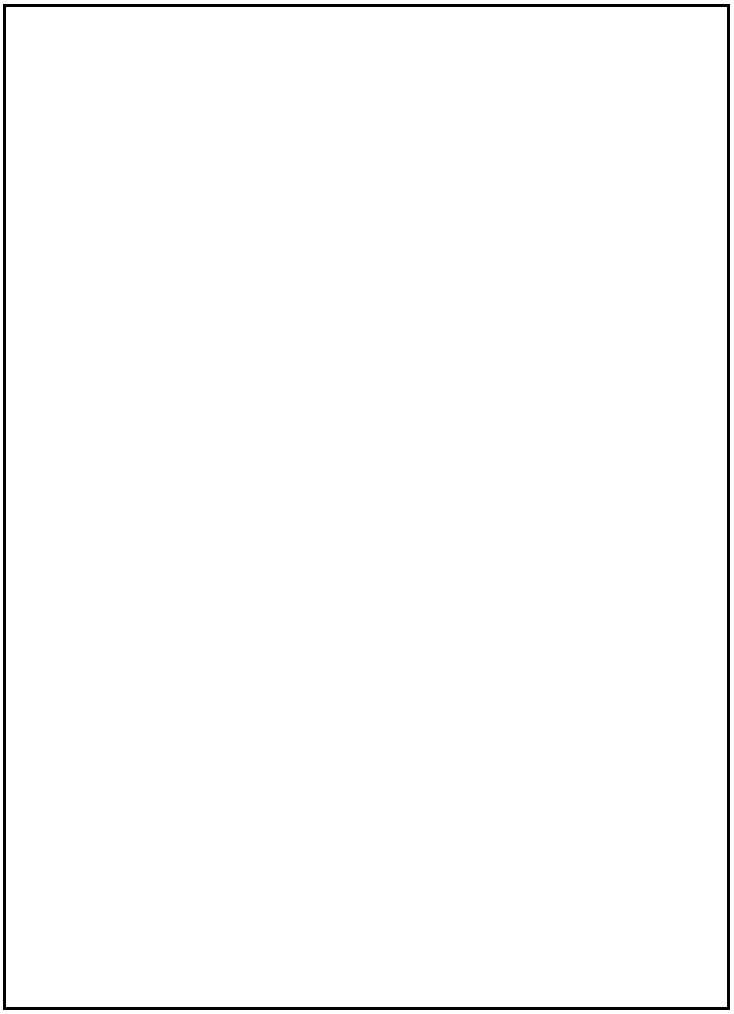
1 - أن واضعي الخطط الهيكلية الحضرية في الكويت هم من المدرسة البريطانية؛ مثل المخطط الهيكلي الأول 1952، والمخطط الهيكلي 1970 لبوكانن، والمخطط الهيكلي 1977 لشانكلاند كوكس، والمخطط الهيكلي 1983 لبوكانن أيضا.

2 - الارتباط السياسي والاقتصادي بكل من بريطانيا والولايات المتحدة مما أثر في الانعكاس الثقافي الذي من بصماته المؤثرات الحضرية على الخطط، ولقد ارتبطت الكويت - مثلا - باتفاقية سياسية مع بريطانيا من عام 1899 حتى 1961، وارتبطت مع الولايات المتحدة باتفاقية سياسية بعد التحرير من الغزو العراقي. وهذه الاتفاقيات لها انعكاسات كثيرة على الواقع الحضري والثقافي إجمالا.

3 - الأجيال التي تولت التخطيط الحضري في الكويت كانت قد تلقت تعليمها، أو تعايشت مع هذه المدارس، وكانت البداية هيمنة من خريجي المدارس البريطانية، غير أنه في السنوات الأخيرة صارت المدارس الأمريكية هي المهيمنة على أغلب التوجهات المعمارية من خلال كثرة الخريجين منها، ويظهر ذلك في كثير من البصمات الحضرية واللوائح التخطيطية المشابهة لها.

أما أبرز السمات التخطيطية الحضرية التي تدل دلالة قاطعة على تأثير هاتين المدرستين فهي:

أولا: تطبيق نظام الطرق الدائرية حول العاصمة وذلك في المخطط الهيكلي الأول 1952 والخطط الهيكلية التي سارت على منواله مثل المخطط الهيكلي لسنوات 1960 و1970 و1977 و1983. وهذا المخطط يتشابه مع مخطط لندن لابيركرومبي الذي اقترح تقسيم العاصمة لندن وما حولها إلى حلقات دائرية أو طرق دائرية ينحصر بينها نطاقات سكنية أو استخدامات حضرية أخرى وهي (انظر الشكل رقم 4):



الشكل رقم (4)

1 – الدائري الحضري الداخلي، وهو المحيط بقلب لندن.

2 – الدائري شبه الحضري، وهو دائري الضواحي القديمة حول القلب.

3 – دائري الحزام الأخضر، وهو متنفس للقلب ومنه حديقة الهايدبارك وسُمكه 5 أميال.

4 – الدائري على الأطراف، وهو نطاق المدن التوابع Sattlite Towns والمدن الجديدة واحتوى مخطط لابيركرومبي وريث Abercrombie and Reith أيضا على إنشاء 8

مدن بمعدل 50 ألف نسمة لكل واحدة وعلى مسافة تتراوح بين 20 و25 ميلا من العاصمة. والهدف من ذلك امتصاص السكان من العاصمة ودفعهم إلى الأطراف (Hall, 1992:74). وهذا في الواقع يتشابه مع المخطط الهيكلي الأول في العام 1952 الذي قام على نفس الخطوط العامة لمخطط العاصمة لندن، والتي جاء بها المستشار البريطاني ماكفرلن ليطبقها في الكويت، والتي تقوم أساسا على إنشاء طرق دائرية حول العاصمة لكنها في الحقيقة نصف دائرية على اعتبار أن العاصمة تطل على البحر فيصعب إكمال الحلقة حول العاصمة كما هو معلوم، ولهذا تسمى طرق هلالية، تقطعها طرق شعاعية تخرج من بوابات السور القديمة، أي من مركز المدينة نحو المواقع الجديدة، وهذا التقاطع بين الطرق الدائرية والطرق الشعاعية قد أوجد قطعا سكنية أو حضرية أقيم عليها المساكن والأسواق والنشاط الصناعي حسب استراتيجيات الخطة. ومن جهة أخرى فإن طلب إنشاء مدن حول العاصمة وعلى مسافات متباعدة أيضا قد وضعها بوكانن 1970 في المخطط الهيكلي الثاني في استراتيجياته؛ حيث اقترح ثلاثة بدائل للامتداد الجديد للمدينة وهي:

1 – إنشاء مستوطنات بمساحة 3,25كم^2 لكل منها، والحجم السكاني 50 ألف نسمة متساوية التوزيع لكل مستوطنة.

2 – إنشاء مستوطنات بمساحة 7كم^2 لكل منها على طول الحدود، وبحجم سكاني يعادل 200 ألف نسمة لكل منها.

3 – إنشاء ثلاث مستوطنات شمالا وغربا وجنوبا بمساحة 17,5كم^2 لكل منها، وبحجم سكاني يصل إلى 1,200,000 نسمة للمستوطنة الواحدة. ويكون الوصول إلى هذه المدن عن طريق الطرق الشعاعية الخارجة من المركز مما يؤكد التشابه مع مخطط لندن الذي مر ذكره. وبالمثل فإن للمدرسة الأمريكية أثر في هذا المفهوم الذي اعتبره هول Hall أثراً أنجلو – أمريكيا، وهو مخطط مدينة واشنطن في الولايات المتحدة المسمى «مخطط الممرات الشعاعية» الذي يربط أربع درجات من المناطق الحضرية حول واشنطن بحيث لو أوصِلت ببعضها لأعطت نظاما حلقيا شعاعيا وهي على حد قول (Goodman, 1968:377):

(1) مركز المدينة. (2) مركز تابع. (3) منطقة حضرية. (4) خطوط الاتصال. (انظر الشكل رقم 5).

ثانيا: إظهار الدور الحكومي في بسط اللوائح والتنظيمات الحضرية العامة لاستخدام الأرض وهذا يشبه الحال القائمة في بريطانيا؛ حيث إن القرار الحضري والتخطيطي في بريطانيا مركزي في لوائحه وضوابطه. وربما مرجع ذلك إلى حجم البلاد، حيث إن بريطانيا بالمقارنة مع الولايات المتحدة لا يناسبها إلا مركزية القرار الحضري وهذا يشبه الحال في الكويت. فالحكومة هي التي تعطي الضوء الأخضر في الموافقة على تبني الخطط الهيكلية الحضرية رغم وجود سلطات تشريعية متمثلة في المجلس البلدي ومجلس الأمة، إلا أن هذه السلطات لا تزال أقل تأثيرا بالمقارنة مثلا مع جهاز البلدية ووزارة التخطيط والمجلس الأعلى للتخطيط واللجنة العليا للمخطط الهيكلي التي تمثل الجانب المركزي الحكومي.

ثالثا: تطبيق نظام التحديد الدقيق لاستعمالات الأراضي والأنشطة الوظيفية مكانيا Zoning؛ أي التحديد الأمثل لأنماط الاستخدام. وكان أول ظهور لهذا القانون في المدن المعاصرة في نيويورك عام 1916 ثم تبعه القرار الذي صدر عام 1924 (Goodman, 1968:403).

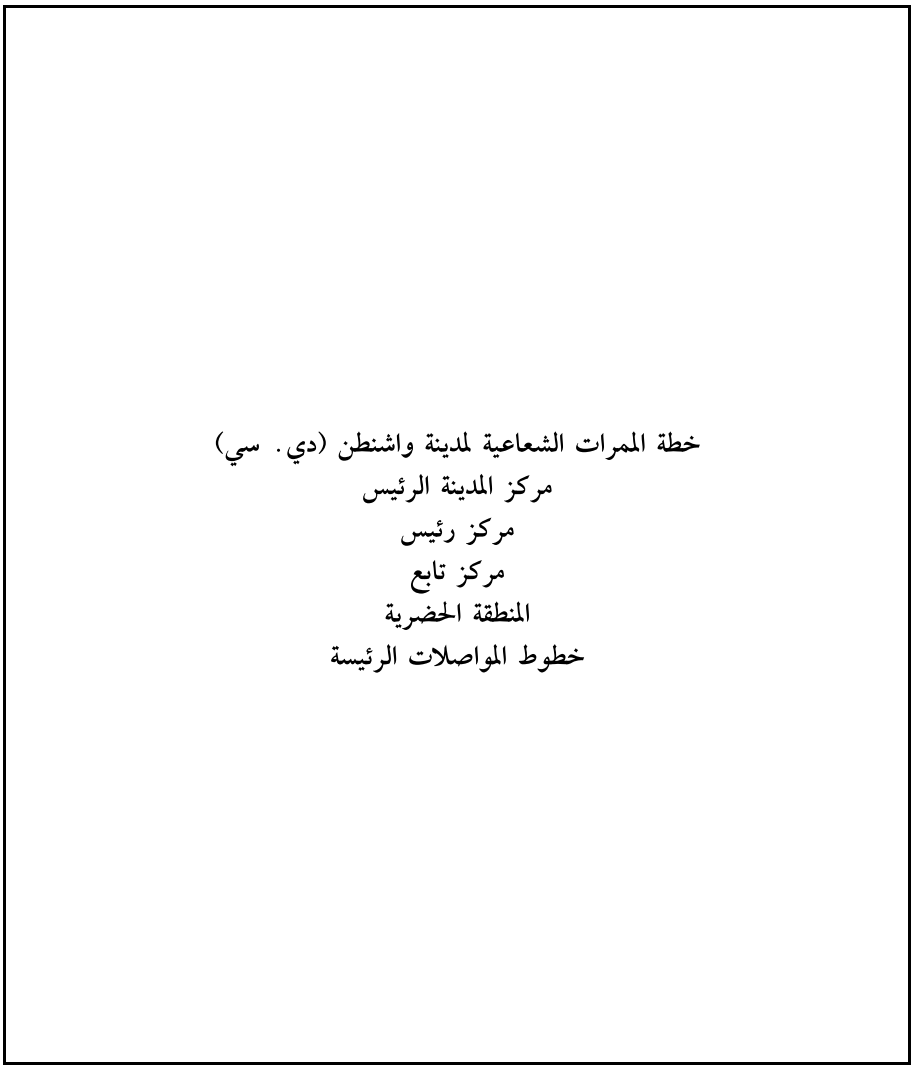
ويتلخص في مراعاة الارتفاع والحجم، وأحجام الأراضي وكثافة السكان في المباني واستخدام المباني للوظائف القائمة في المدن، وقد مر ذكره آنفا.

وبالمثل؛ فإن البلدية في الكويت قد طبقت نظام التحديد هذا، وهذا مشاهد من خلال تحديد مواصفات استخدام المباني التي ظهرت في لوائح تنظيم أعمال البناء. وملخص مهام البلدية في ضبط مواصفات المباني هو:

1 - الاشتراطات والمواصفات الخاصة بأبنية السكن النموذجي والسكن الخاص.
2 - الاشتراطات والمواصفات الخاصة بالمناطق التجارية خارج مدينة الكويت وداخلها.
3 - الاشتراطات والمواصفات الخاصة بمناطق السكن الاستثماري بواجهات تجارية على الشوارع الرئيسة والفرعية.
4 - الاشتراطات والمواصفات الخاصة بالمناطق الصناعية.
5 - الاشتراطات والمواصفات الخاصة بالمجمعات السكنية والتجارية خارج مدينة الكويت.
6 - الاشتراطات والمواصفات الخاصة بالمجمعات التجارية والسكنية داخل مدينة الكويت.

7 - المواصفات الصحية.

8 - الاشتراطات والمواصفات الخاصة بجزيرة فيلكا[21].



شكل رقم (5)

يظهر فيه نظام الطرق الدائرية وأنصاف الدائرية التي تقطعها الطرق الشعاعية الخارجة من المركز في واشنطن (دي - سي)، والكويت.

يتبع ذلك ضوابط ارتفاع المباني، فمثلا: لا ترتفع المباني الخاصة بالسكن النموذجي والسكن الخاص عن 3 طوابق، والحد الأدنى لصافي ارتفاع الطابق الواحد 3 أمتار، والحد الأقصى لارتفاع السور الخارجي 2,5 متر. وهذه بجملتها من مؤثرات المدرسة الأمريكية من واقع الاتصال الثقافي والاستشارات الأجنبية للخطط حتى لو كانت مصبوغة بصبغة محلية بحسب ما يناسب الوضع المحلي.

رابعاً: التدرج الحجمي الوظيفي للمراكز الحضرية وما يتصل بها من مراكز حضرية. وهذا من مؤثرات المدرسة البريطانية والأمريكية على حد سواء، وعموما فإنه من أبرز مؤثرات التخطيط الحضري في الدول التي تتبنى الاقتصاد الحر واقتصاد السوق. فالملاحظ أن المدن في الدول ذات الاقتصاد الحر تظهر لضرورة اقتصادية لأجل إنتاج السلع ولتحقيق عائد وفائض، ولهذا فهي تفرز نظاما تدريجيا للمراكز التجارية ذات الأحجام المختلفة والوظائف التجارية المتعددة. وهذه المراكز لها وظيفة أساسية هي تحقيق أسس النظام الاقتصادي الحر عن طريق تحولها إلى أماكن إنتاج أو أماكن لإعادة تصنيع المنتج. وهذا في الحقيقة يلتقي مع مفهوم نظرية المحلات المركزية لكريستالر التي قامت على أساس أن المدن تتوزع كمنظومة حضرية توزيعا متدرجا في الحجم والسعة بأثر عامل حجم السكان والقوة الشرائية ويتسع نطاق هذه المدينة حسب العلاقات القائمة بين شبكة أو منظومة المدن القائمة في الأقاليم، فكلما زادت مركزية هذه المدينة – أي قدرتها على تصريف منتجاتها وجذب السكان لها – اتسع نطاقها الإقليمي، لهذا أفرز توزيعا سداسيا للمدن. فقد توصل كريستالر إلى وجود 7 مراتب مدنية؛ هي: قرية بها سوق، فبلدة صغيرة، فبلدة متوسطة، فعاصمة مركز، فعاصمة مديرية، فعاصمة محافظة، فعاصمة إقليمية، ويتصل بها مراتب محلات مركزية وفقا لمبدأ السوق الذي أفرز 5 مراتب مركزية للأسواق يقل توزيع المرتبة كلما كبر حجمها ويزداد كلما قل حجمها فأقلها الأسواق الكبيرة وأكثرها الدكاكين (إسماعيل، 1993 :207).

وفي الكويت فقد اقترح المخطط الهيكلي إيجاد مثل هذا التدرج الحجمي للمراكز في توصياته وفي مرحلة التنفيذ، فقد اقترح بوكانن 1970 في المخطط الهيكلي الثاني للمناطق الحضرية إقامة «مراكز تجارية وإدارية متدرجة في حجمها» إضافة إلى مدينة الكويت وهي:

1 – مدينة الكويت كمركز رئيس أول، وعاصمة للبلاد.
2 – إقامة مركز ثان جنوبي الدائري السادس غرب الفنطاس لخدمة حوالي نصف مليون نسمة.
3 – إنشاء سبعة مراكز من الدرجة الثالثة تجارية وإدارية في حولي والسالمية والفروانية والصليبخات والفحيحيل والجهراء والمسيلة يخدم كل منها 100 ألف نسمة.
4 – مراكز الضواحي وهي على نفس النمط الذي تعمل عليه المراكز في الضواحي السكنية.
5 – إقامة مجموعة من الدكاكين المحلية لخدمة الأحياء السكنية (بلدية الكويت، 1980 :50-51)، ونفس الشيء جاء بتوصيات شانكلاند كوكس في التطوير الأول للمخطط الهيكلي لعام 1977، حيث اقترح تدرجا حجميا للمراكز التجارية والإدارية تتصل بحجم السكان والقوة الشرائية وهي:
   1 – مركز مدني.
   2 – مركز رئيس.
   3 – مركز ضاحية.
   4 – مركز محلي.

وهذا مشاهد في الكويت في حالة الانتقال من العاصمة إلى المراكز التي تليها سواء في الضواحي السكنية أو المراكز الحضرية الكبرى في جنوبي البلاد (Shankland, 1977: 80).

خامساً: الانسياب الحضري أو الحراك الحضري للناس – النقل – العمل Urban Mobility وهو من مقتضيات التخطيط الحضري الذي جاءت به المخططات الهيكلية على منوال ما هو قائم في المدن الغربية حيث يحتاج الحراك الحضري إلى نظام مكاني متفاعل يحقق حركة الناس عبر وسائل النقل من وإلى العمل أو إلى بقية أجزاء المدينة وقطاعاتها ذات الوظائف المختلفة كالوظيفة التجارية والترويحية إلخ.

ولهذا فإن هذا العامل يرتبط بعامل آخر وهو الانتشار الحضري السريع بأثر هذا الحراك لشَغل القطاعات الوظيفية في حركة الذهاب والإياب في ساعات الذروة من خلال سرعة الانتشار وسرعة العودة.

ولهذا؛ فإن من أبرز مؤشرات النمو الحضري بأثر الحراك والانتشار الحضري أن تطورت أطوال الطرق وتنوعت على اختلاف درجاتها كالطرق السريعة التي تربط بين مركز المدينة وأطرافها، والطرق السريعة الرئيسة التي تربط بين وظائف المدينة

وضواحيها، فلقد تطور طول الطرق المعدة أثناء وبعد المخطط الهيكلي الأول 1952 حوالي 274 كيلومترا عام 1956، لتصل إلى 830 كيلومتراً عام 1970 أي مع المخطط الهيكلي الثاني لبوكانن، ثم إلى 2110 كيلومترات عام 1975 أي في السنوات التي واكبت إعداد الدراسات الأولية للمخطط الذي أعده شانكلاند كوكس عام 1977 المسمى إعادة التطوير الأولى للمخطط الهيكلي الثاني، ثم إلى 3000 كيلومتر مع المخطط الهيكلي الذي أعده بوكانن عام 1983 المسمى التطوير الثاني للمخطط الهيكلي الأول ثم إلى 4790 كيلومتر عام 1990. وفي عام 1995 تم إنجاز معظم الطرق السريعة التي حددها مخطط بوكانن الأخير، وهي طرق: الجهراء السريع، وطريق الجهراء/ الدوحة السريع، وطريق الغزالي السريع، وطريق الدائري السادس إلى الفحيحيل والجنوب، وطريق الرياض السريع من السادس إلى الفنطاس، وطريق السفر السريع إلى النويصيب (الذي صار اسمه طريق خادم الحرمين الشريفين)، وطريق الدائري السادس من الدوحة إلى الفحيحيل، والخامس السريع، والطريق الأوسط السريع من صباح السالم إلى الصباحية، والدائري السابع الجديد وغيرها من الطرق.

كل هذا الانتشار والتعدد في الطرق قد حقق مفهوم الحراك الحضري المتصل بالانتشار الحضري الذي مر ذكرهما، وذلك تحقيقا لمنع التركيز في المدينة ولتحقيق توزيع حضري متوازن؛ حيث قدر أن المنطقة الميتروبوليتانية القائمة سوف تستوعب حوالي 2,800,000 نسمة مع نهاية سنوات الخطة عام 2005م (Buchanan, 1983:9)[12].

سادساً: تطبيق النظام المستقل للضواحي السكنية أو مناطق الجوار التي بدأت كفكرة في الولايات المتحدة على يد بيري C.Perry الذي عاش في الفترة ما بين 1872 و1944، ثم تلقفها المخططون البريطانيون بعد الحرب العالمية الثانية وطبقوها في المدن الجديدة التي ظهرت في ضواحي لندن.

وتقوم فكرة الجوار الحضري على أساس أنها وحدة بذاتها مكتفية ذاتيا بخدماتها مع وجود نظام خاص بالنقل والسير على أساس أن هذه المناطق يجب ألا تُستخدَم كمعبر للسيارات أو أن تكون حلقة وصل بين منطقة وأخرى حفاظا على الهدوء المطلوب للسكن ويتراوح حجمها السكاني ما بين 600 و 10 آلاف

نسمة، مع مساكن بين 300 و 3000 مسكن حسب حجم السكان والمكان بما يحقق الاستغلال الحضري لها وتضم الضواحي خدمات تعليمية وصحية وترويحية وأسواقاً تحقق المفهوم من إنشائها (Hall, 1992:43-44).

وقد طبق ذلك في الكويت ابتداء من المخطط الهيكلي الأول 1952 الذي يعد أول مخطط ينقل مدينة الكويت من حالة المدينة العربية الإسلامية إلى حالة المدينة العربية المخططة من خلال وجهة نظر المدارس الغربية خاصة البريطانية. وقامت الخطط الهيكلية الأخرى مثل المخطط الهيكلي الثاني لبوكانن 1970 بتحقيق ذلك وتأكيده أيضا في الامتداد من الدائري الثالث إلى الدائري الخامس ثم السادس. فيشير بوكانن إلى نظام استخدام الأرض في الضواحي السكنية على النحو التالي: استخدام سكني بنسبة 33%، وتعليمي بنسبة 10%، وتجاري بنسبة 3%، وطرق ومواقف بنسبة 23%، ومناطق عامة وحدائق بنسبة 6%، ومناطق مفتوحة بنسبة 3%، وخالية بنسبة 22%. (Buchanan: 1970, 90).

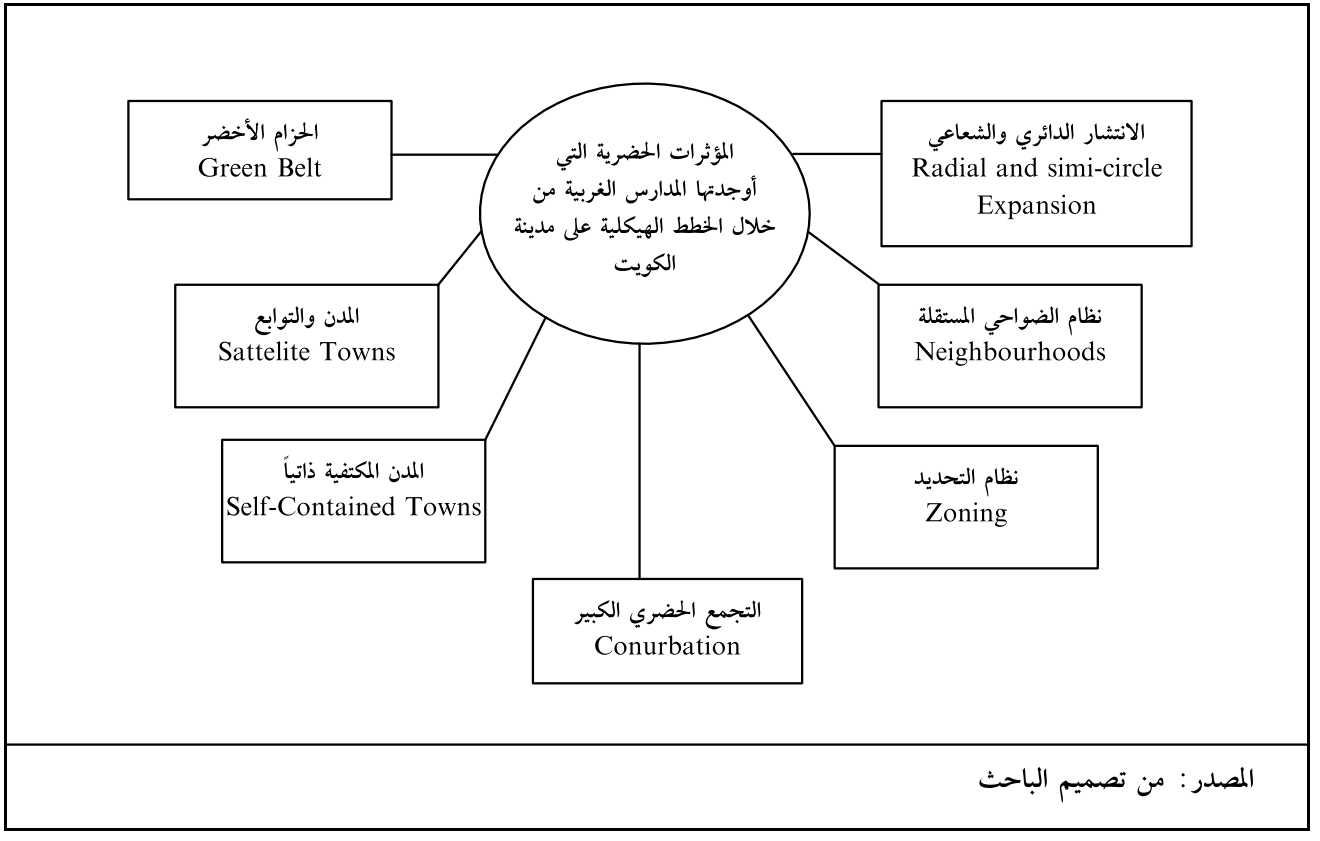
وكل ذلك يؤكد تطبيق المفهوم البريطاني للضواحي السكنية بالمفهوم العصري. ورغم أن مفهوم الحي موجود أساسا في المدينة العربية الإسلامية والذي يتحقق فيه الانسجام الاجتماعي والأسري إلا أن مفهوم الضاحية يختلف عنه من خلال نظرة الانفتاح الاجتماعي العام مع تأكيد الاستغلال الحضري لتحقيق اللامركزية الحضرية وبالتالي فالحي العربي أكثر ترابطا من مفهوم الضواحي. وقد بلغ عدد الضواحي التي أنشئت في المخطط الهيكلي الأول حتى نهاية الستينيات تقريبا حوالي 37 ضاحية سكنية (بلدية الكويت، 1980 :37).

سابعاً: تطبيق سياسة تجميل المدن، وهي أول ما بدأت في المفهوم المعاصر للتخطيط الحضري في الولايات المتحدة منذ العشرينيات من هذا القرن في عام 1915، (Hall, 1992:76). وعرف هذا النظام في بريطانيا منذ عام 1945 وذلك في تقارير Dower & Hobhouse التي أفرزت بعد سنتين أي في عام 1947 لجنة هوبهاس التي قدمت تقريرها عن إدارة الحدائق العامة القومية. وفي الكويت جرى تطبيق ذلك منذ المخطط الهيكلي الأول 1952 وتبعه المخططات الهيكلية التالية بوكانن 1970، وشانكلاند 1987، وبوكانن 1983. فقد كان من أوائل أهداف المخطط الهيكلي لعام 1952 ما يأتي «تحديد بعض المواقع لاستغلالها للحدائق والميادين العامة»، وكذلك «تحديد مناطق للتشجير بالطرق الرئيسة والمواقع الهامة الأخرى»، وكذا في المخطط الهيكلي لعام 1970 في قوله «استغلال الساحات المكشوفة كحدائق وساحات وملاعب»[14]. وهذا مُشاهد في الكويت في تطبيق

مفهوم الترويح العام الموجود في الحدائق العامة، ثم إلى مرحلة المنطقة الترويحية المتكاملة Resorts أو المنتجعات، كما في منتجع الخيران جنوبي البلاد الذي وضع أساسا ليكون مدينة حدودية ثم حُوِّل إلى منطقة ترويحية وهي من توصيات المخطط الهيكلي لبوكانن 1983.

ومن جهة أخرى فقد خَصَّص المخطط الأول للحدائق والساحات المكشوفة للتجميل في مركز المدينة حوالي 34% من مجمل المساحة، ومن توصيات المخطط الهيكلي الثاني أن تخصص جزيرة فيلكا كمنطقة لتمضية العطلات، وأوصت بالاحتفاظ بالشواطئ الشمالية وإقامة متنزه عام، وقيام أنشطة ترفيهية في الدوحة (حيث أقيمت المدينة الترفيهية الآن)، وفي كاظمة، مع تخصيص نظام الاستخدام المفتوح للشواطئ في الجنوب وذلك جنوبي ميناء عبدالله وإزالة الشاليهات غير المرخصة (بلدية الكويت، 28:1980). وأوصى المخطط المعدل للمخطط الهيكلي الثاني لشانكلاند 1977 بأن يحيط الحزام الأخضر بمركز المدينة ليتصل بأبراج الكويت، وكل ذلك يؤكد مؤثرات سياسة «تجميل المدن» وسياسة «الحدائق العامة» أي التخطيط الترويحي بمفهومه العام وذلك متوقع بعد الانتهاء من خطط البنى الأساسية التي سبقت إعداد المخطط الهيكلي الأول في الخمسينيات.

ثامناً: طور الاستشاريون استراتيجيات للنمو الحضري في الكويت تعد انعكاسا واضحا لمفاهيم النمو العمراني المستقبلي القائم في دول العالم الغربي خاصة المدرسة البريطانية. وهي استراتيجيات المراكز الحضرية التابعة التي سماها شانكلاند وبوكانن Dormitory Satellite Strategy التي تعني مدن المهاجع التابعة أو التوابع وهي نفس تسميات توابع مدينة لندن، «استراتيجية الاكتفاء الذاتي للمدن Self-Contained New-Town strategy» وتقوم على إنشاء مدينتين في الجنوب والشمال، كل منهما على بُعد حوالي 80 كيلومترا عن المدينة، بغرض جعلهما مكتفيتين ذاتيا تماما من حيث الخدمات والعمالة «استراتيجية التوسع في المناطق الحضرية Conunbation Strategy» ويقصد منها إعمار كافة الأراضي الخالية والفراغات الموجودة ضمن الامتداد الحضري لتشكيل كتلة عمرانية واحدة. وظاهرة التجمع الحضري Conurbation تعتبر من الظواهر الحضرية الجديدة التي يشهدها العالم بعد الحرب العالمية الثانية، وتسمى أحيانا مناطق التزاحم الحضري، وأول من عرف بها جيدز Gedds وأسماها المجمعات المدنية أو الحضرية، ومن أبرز مناطق التلاحم الحضري في بريطانيا المنطقة حول لندن، والميدلاندز (انظر الشكل رقم (6)).


المؤثرات الحضرية التي أوجدتها المدارس الغربية من خلال الخطط الهيكلية على مدينة الكويت
الحزام الأخضر
Green Belt
الانتشار الدائري والشعاعي
Radial and simi-circle Expansion
المدن والتوابع
Sattelite Towns
نظام الضواحي المستقلة
Neighbourhoods
المدن المكتفية ذاتياً
Self-Contained Towns
نظام التحديد
Zoning
التجمع الحضري الكبير
Conurbation
المصدر: من تصميم الباحث

الشكل رقم (6)

خاتمة

يظهر لنا من هذا البحث مجموعة من السمات والخصائص التي امتاز بها التخطيط الحضري في الكويت ويمكن إجمالها على النحو التالي:

إن التخطيط الحضري بفروعه وأقسامه واهتماماته يعد واحداً من أهم العوامل المؤثرة في تخطيط المدن في الزمن المعاصر، ويعد في نفس الوقت من أشمل أنواع التخطيط بأبعاده المكانية والوظيفية والرقمية والاستراتيجية. وقد دخلت مرحلة تبني الخطط الهيكلية على المستوى الواسع منذ الخمسينيات، وإن هذا المنهج قد ظهر واضحا منذ السبعينيات بعد أن امتدت آفاق المدينة إلى ما وراء الدائري الثالث الذي هو من نتائج المخطط الهيكلي الأول في الخمسينيات لتصل إلى الدائري السابع، ثم إلى مرحلة المدن الجديدة. وكذلك فإن المنهجية الغربية المتمثلة بالمدرسة البريطانية بالذات والمدرسة الأمريكية بصفة عامة تعد من أبرز المؤثرات التي سار على خطها معظم الخطط الحضرية الهيكلية، وكان ذلك كفيلا بتحويل مدينة الكويت إلى صورة عصرية تظهر عليها بعض البصمات العربية القليلة مما جعلها تختلف عن مدينة الكويت داخل السور والتي اختفت معالمها مع ظهور المخطِّط الغربي.

ومن جهة أخرى فإن المشاكل والمعوقات التي يعاني منها التخطيط الحضري في الكويت تكاد تكون مطابقة لما هو حاصل في الدول النامية إجمالا، غير أن الكويت امتازت بخصائص جعلتها ألصق بالتخطيط الحضري المعاصر في بعض النواحي من حيث وجود الجهات الرقابية المباشرة كمجلس الأمة والمجلس البلدي، وغير المباشرة كالإعلام المقروء والمسموع والمرئي، إضافة إلى أثر الجمعيات المتخصصة والأكاديميين في تصحيح أو توجيه المسار التخطيطي كلما دعت الحاجة. كما أن تطور أجهزة التخطيط الحضري في الكويت من مستوى المجالس أو اللجان إلى مرحلة الوزارة والمجالس العليا التنفيذية التي مر ذكرها يدل دلالة قاطعة على أن التخطيط الحضري أصبح يشكل جزءاً لا يتجزأ من اهتمام الدولة وبما يتوافق مع تطلعاتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية.

هذا، وتعد دولة الكويت من أكثر دول العالم العربي ودول العالم التي تتشابه معها بالخصائص الحضرية والتنموية من حيث تعاملها العلمي/ التنفيذي

للتخطيط الحضري، وذلك مُشاهَدٌ من خلال ست خطط هيكلية مفصلة ذات آفاق مكانية وزمانية واستراتيجية نتج عنها دراسات وبيانات وتقديرات وأعمال منشورة غطت الكويت جزءاً جزءاً، مما يَسَّرَ الإحاطة شبه التامة بمستجدات التطور الحضري، وفي الوقت نفسه يسَّرت البداية وبسرعة قياسية لوضع المخطط الهيكلي الثالث عام 1992، والذي قام على أنقاض مدينة مثقلة بالجراح والدمار من جراء الغزو العراقي.

وأخيرا لقد ساهم المخطط الكويتي بدرجة عالية في تخطيط وتنظيم وصياغة مكونات مدينة الكويت قبل اكتشاف النفط خاصة مع ظهور البلدية في نهاية العشرينيات، بينما لم يظهر دور المخطط الكويتي بنفس القوة والحضور، في المخططات التي واكبت عهد النفط منذ الخمسينيات حتى الآن. ورغم ذلك فإن مخطط البلدية لعام 1967، والمخطط الهيكلي الثالث للتسعينيات قد شهدا حضورا واضحا للمخطِّط الكويتي الذي بدأ يفرض وجوده بعد أن اكتسب الخبرة التي تؤهله لوضع مخطط شامل بنفسه.

ورغم أننا لم نشاهد ذلك حتى الآن إلا أن المستقبل يبشر بذلك خاصة وأن حيثيات المخططات الهيكلية كلها لم تخرج عن مظلة إدارة التصميم العمراني التي كانت تدار من قِبل خبرات كويتية إذا ما عولجت المعوقات التي أشرنا إليها.

الهوامش

(1) بلدية الكويت، «التطور والعمران» 1980، ص25، ص34، ص38، ص58 الخ.

(2) وقد ساهم في تخطيط العديلية الغربية والعديلية الشرقية، وقد تغير اسمهما إلى العديلية والروضة.

(3) باعتبار أن Town تعني «مدينة» عند المدرسة البريطانية بينما هي «بلدة» عند المدرسة الأمريكية التي ترى أن City تعني مدينة، انظر مثلا، أحمد إسماعيل، 1993، دراسات في جغرافية المدن، دار الثقافة: القاهرة، ص35، وانظر وليد المنيس، «جغرافية الحضر عند المدرسة الغربية» حوليات كلية الآداب، الحولية 13، الرسالة 83، 1412-1413هـ/ 92-93م، ص38.

(4) شانكلاند كوكس، المخطط الهيكلي لدولة الكويت، إعادة التطوير الأول 1977، التقرير النهائي، الجزء الأول، التخطيط والسياسة بمشاركة سالم المررزوق وصباح أبي حنا، بلدية الكويت، ص13 حتى 142، وانظر نفس العنوان لبوكانن 1983 ص7 حتى ص14.

(5) متابعة ميدانية للباحث، ونود أن نشكر المهندس وليد الجاسم مراقب التصميم العمراني بالبلدية على ما تفضل به من معلومات أفاد منها الباحث كثيرا.

(6) انظر مثلا «الكويت اليوم» في الجريدة الرسمية، الأعداد 390. 403، 1720، للأعوام 1962، 1987.

(7) حددت المادة 13 من المرسوم الأميري بالقانون رقم 60 لسنة 1986 في شأن التخطيط الاقتصادي والاجتماعي اختصاصات «المجلس الأعلى للتخطيط» فيما يلي:

أ- رسم السياسات واقتراح خطط التنمية الاقتصادية، والاجتماعية.

ب- متابعة إنجازات خطط التنمية.

جـ- دراسة القضايا العامة والمؤثرة في عملية التنمية.

د- تقديم التوصيات إلى مجلس الوزراء.

هـ- وقف تنفيذ أي قرار يتعارض مع الخطة ورفع الأمر إلى مجلس الوزراء لاتخاذ ما يراه مناسبا.

(8) متابعة ميدانية للباحث.

(9) متابعة ميدانية للباحث، ونود هنا أن نشكر الأستاذ فهد الرشيدي نائب مدير إدارة نزع الملكية في البلدية على ما قدمه من معلومات مهمة.

(10) انظر تقارير شانكلاند وبوكانن، انظر مثلا، بوكانن، «المخطط الهيكلي لدولة الكويت: إعادة التطوير الثاني 1983» بلدية الكويت، التقرير النهائي، الجزء الأول، التخطيط والسياسة، ص160، 162.

(11) مرسوم في شأن تنظيم أعمال البناء، 1979، بلدية الكويت، ص17، 21، 22، 29، الخ.

(12) Colin Buchanan, Master Plan For Kuwait: Second Review, Vols. 1.2.3. Land-use, Transport Studies, Vol.3., 1983 p.9.

(13) انظر مثلا كولن بوكانن، المخطط الهيكلي لدولة الكويت: إعادة التطوير الثانية 1983، التقرير النهائي الجزء الأول، التخطيط والسياسة ص74، ص122.

(14) بلدية الكويت، «التطور والعمران»، 1980، ص24-26، وانظر بوكانن، التقرير الأول مارس 1970، ص97، وشانكلاند كوكس، الجزء الأول، 1977، ص25.

المصادر العربية

أحمد إسماعيل

1993 دراسات في جغرافية المدن، القاهرة: دار الثقافة.

بلدية الكويت
1980 «التطور والعمران»، مؤسسة فهد المرزوق: الكويت.

طلال الغرياني
1992 التخطيط والمتابعة بين النظرية والتطبيق، الرياض: العبيكان.

نجاة الجاسم
1980 بلدية الكويت في خمسين عاماً، الكويت: بلدية الكويت.

وليد عبدالله المنيس
1985 التخطيط الحضري والإقليمي: مطبعة جامعة الكويت.

المراجع الأجنبية

Clark, B.D.

1980 "Urban Planning: Perspectives and Problems", PP. 154-177 in "The Changing Middle Eastern City", by Blake G. & Lawless, R. (eds.)

Burton, M.J. (ed.)

1974 Philosophy and Purpose of Planning. PP. 23 - 64, in "The Spirit and Purpose of Planning", by M. Bruton, (eds.) Hutchinson: London.

Buchanan, C. & Partners

1970 Studies for National physical plan and Master plan for Urban areas, First Report, March, Kuwait.

Kuwait Municipality

1983 Master Plan For Kuwait, Planning and Policy, Vol. 1, First Report, Kuwait: Kuwait Municipality

Catanese, A. & Snyder, J.

1988 Urban Planning, N.Y.: McGraw Hill

Clawson, M. & Hall, p.

1973 Planning and Urban Growth: An Anglo-American Comparison, Baltimore: John Hopkins University Press.

Cox, S. & Al-Marzook - Abi Hanna

1977 Planning and Policy, First Report, 1977, Final Report, Kuwait: Kuwait Municipality

Davis, N. & Rakodi, C. (ed)

1993 Managing Fast Growing Cities, New York: Longman.

Goodman, W. (ed)

1968 Principales and Practice of Planning, N.Y.: MIT.

Golany, G.

1975 New-Town Planning: Principales and Practices, N.Y.: Wiley & Sons.

Hall, P.

1992 Urban and Regional Planning, London: Routlege.

Herington, J.

1989 Planning Processes: An Introduction for Geographers, Cambridge: Vambridge University Press.

Mcconnel, S.

1981 Theories for Planning, London: Hinaman.

Mcdouigall, H. & Thomas M. (eds.)

1981 Planning Theory, London Press: Perhamon

Pacione, M. (ed.)

1981 Urban Problems and Planning in Developed world, London: Croom Helm.

Ratcliffe, J.

1981 An Introduction to Town and Country Planning, Kondon: UCL.

Shiber, S.

1964 The Kuwait Urbanization, Kuwait: Kuwait Govt. Press.

Taylor, J. & Williams, D. (eds.)

1982 Urban Planning Practice in Developing Countires, London: Pergaman.

Weaver, C. & Babcack, R.

1979 City Zoning, Chicago: APA.

استلام البحث: مايو 1995
إجازة البحث: نوفمبر 1995

Characteristics of Urban Planning in Kuwait: a study of aspects and western influence

Waleed A. Al-Menais
Kuwait University

The main purpose of this study is to analyse the characteristics and aspects of urban planning in Kuwait. It is also an attempt to explain those factors which affect urban planning decisions and how such decisions have developed in Kuwait.

On the other hand, the study also tries to explain the impact of western schools on urban planning in Kuwait, particularly the British and American schools, as a result of the great influence they have had throughout the application of "Master Plans" under their supervisions, particularly the British school.

The study also sheds some light on the main aspects of urban planning problems in Kuwait, and in similar countries in the third world.